



**You have downloaded a document from
RE-BUS
repository of the University of Silesia in Katowice**

Title: Odbudowa infrastruktury transportowej Afganistanu

Author: Jacek Barcik, Piotr Czech

Citation style: Barcik Jacek, Czech Piotr. (2010). Odbudowa infrastruktury transportowej Afganistanu. „Scientific Journal of Silesian University of Technology. Series Transport” (Vol. 68, 2010, s. 5-11)



Uznanie autorstwa - Licencja ta pozwala na kopiowanie, zmienianie, rozprowadzanie, przedstawianie i wykonywanie utworu jedynie pod warunkiem oznaczenia autorstwa.



UNIwersYTET ŚLĄSKI
W KATOWICACH



Biblioteka
Uniwersytetu Śląskiego



Ministerstwo Nauki
i Szkolnictwa Wyższego

Jacek BARCIK, Piotr CZECH

ODBUDOWA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ AFGANISTANU

Streszczenie. Ogromnym potrzebom w zakresie odbudowy, a niekiedy rzeczywistej budowy słabo rozwiniętej infrastruktury transportowej Afganistanu towarzyszą olbrzymie trudności. Słabość instytucjonalna struktur afgańskich, odpowiedzialnych za infrastrukturę transportową, niewystarczające fundusze przeznaczone na rozwój systemu transportowego, słabo rozwinięty system bankowy oraz obsługa prawna, a przede wszystkim działania wojenne, które nadal toczą się na znacznych połaciach kraju, to tylko niektóre spośród licznych przeszkód zidentyfikowanych przez Bank Światowy, utrudniających proces odbudowy.

RECONSTRUCTION OF THE TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN AFGHANISTAN

Summary. The needs in terms of rebuilding as well as real building of the poorly developed transport infrastructure of Afghanistan are subjected to huge difficulties. The badly organised institutions responsible for transport infrastructure, insufficient funds for the development of transport system, poorly developed banking system and legal services and first and foremost the warfare which are conducted in most areas of the country are only few among many obstacles identified by the World Bank which hampers the construction processes.

1. WPROWADZENIE

Zajęcie Afganistanu przez siły USA podczas operacji „Enduring Freedom” (grudzień 2001 r.) postawiło na porządku dziennym zagadnienie odbudowy postkonfliktowej tego państwa. Poprzez przekształcanie unilateralnej operacji USA w sojuszniczą operację NATO pod kryptonimem ISAF (International Security Assistance Force) kwestia powyższa stała się przedmiotem zainteresowania zachodniej koalicji i szerzej społeczności międzynarodowej. Jednocześnie stało się jasne, że sytuacja w Afganistanie pozostaje nadal niestabilna, daleka od pokojowego rozwiązania, a znaczne części kraju wciąż pogrążone są w konflikcie. Aby temu przeciwdziałać, potrzebna była paralelna strategia, jednocześnie bazująca na działaniach militarnych z jednej strony i finansowaniu odbudowy państwa z drugiej. Stworzenie miejsc pracy dla lokalnej ludności, budowa infrastruktury, szkół, szpitali, dróg, etc. miały umożliwić

wygranie walki o „serca i umysły” Afgańczyków i odwieść ich od sięgania po kałasznikowa. W procesie odbudowy kluczowe są inwestycje w infrastrukturę, zwłaszcza w system transportowy. Truizmem pozostaje stwierdzenie, że transport jest nerwem gospodarki, a jakość i gęstość sieci drogowej i kolejowej oraz systemu połączeń lotniczych pozostają w bezpośredniej korelacji do poziomu zamożności ludności danego państwa. Inwestycje w tę sferę mają również strategiczne znaczenie dla sił wojskowych zachodniej koalicji, gdyż przez drogi, głównie z sąsiednim Pakistanem, sprowadzana jest znaczna część zaopatrzenia, niezbędnego do utrzymania zachodnich kontyngentów militarnych (w tym polskiego) w Afganistanie oraz prowadzenia działań wojennych.

2. AFGAŃSKA RZECZYWISTOŚĆ

Odbudowę łatwo jest zadeklarować, niezwykle trudno jednak skutecznie przeprowadzić. Zwłaszcza w państwie tak „skomplikowanym” jak Afganistan pozostaje to pracą iście prometejską. Kilka danych statystycznych uzmysłowia skalę problemu. Jak przyjmuje Bank Światowy, powołując się po części na World Road Statistics opracowywane przez Międzynarodową Federację Drogową, łączna długość sieci drogowej w Afganistanie (kraju o powierzchni 652 090 km²) wynosi zaledwie 34 782 km, z czego 3 242 km stanowią drogi główne (krajowe lub pozostające pod zarządem afgańskich prowincji), resztę zaś drogi lokalne. Jedynie 23,7% dróg, czyli 8 229 tys. km jest brukowanych [1]. Dane te oraz fakt górzystego położenia kraju (położonego u stóp Hindukuszu; najwyższy punkt – Nowshak leży na wysokości 7 485 m n.p.m.) sprawiają, że znaczne części terytorium państwa pozostają praktycznie odcięte od centrów gospodarczych i kulturalnych. Dotyczy to zwłaszcza miesięcy zimowych, gdyż surowa afgańska zima (panuje klimat kontynentalny z gorącymi latami i mroźnymi zimami) oraz obfite opady śniegu paraliżują ruch na górskich przełęczach. Niekiedy jedyną możliwością dostania się do górskich wiosek pozostaje transport śmigłowcowy. Dodać należy, że większość dróg została zbudowana w latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych XX w. i w toku niemal trzydziestoletnich działań wojennych uległa znacznemu lub niekiedy kompletnemu zniszczeniu (zwłaszcza mosty i przepusty na drogach znakomicie nadają się na miejsce podłożenia IED’s – Improvised Explosive Device’s). Niektóre drogi są wręcz nieprzejezdne dla transportu kołowego, a wiele mostów pozostaje w bardzo złym stanie technicznym, łącznie z ryzykiem zawalenia. Dane rządu afgańskiego z 2003 r. wskazywały również na niewielką, choć szybko wzrastającą liczbę pojazdów, pozostających w posiadaniu indywidualnych użytkowników (na 1000 osób przypadało 13,71 pojazdów; na taką samą liczbę ludności miejskiej przypadało 0,06 autobusa) [2]. Ceny ropy, wysokie dla przeciętnego Afgańczyka (w kwietniu 2007 r. litr ropy kosztował przeciętnie 0,65 USD), nie zachęcają do rozwoju motoryzacji. Odrębną kwestią pozostaje niski poziom kultury jazdy wśród społeczeństwa afgańskiego.

W przeciwieństwie do infrastruktury drogowej trudno mówić o odbudowie sieci kolejowej, gdyż w całym kraju jest zaledwie 24,6 km linii kolejowych. Zostały one wybudowane przez ZSRR i łączą przygraniczne afgańskie miasto Towraghondi z Turkmenistanem (linia długości 9,6 km) oraz miejscowość Termiz w Uzbekistanie z Kheyrabadem, afgańskim portem na Amu Darii (licząca 15 km linia biegnie m.in. przerzuconym przez Amu Darię mostem kolejowym, zwanym Mostem Przyjaźni i zbudowanym przez Sowieców w 1982 r.). Pierwsza z linii była remontowana w 2007 r. [3]. Na przeszkodzie budowanego od 2006 r. połączenia kolejowego z Iranem (linia Khawaf – Herat, licząca 176 km długości) stoi m.in. fakt innego rozstawu osi, stosowanego w obu

państwach (w Afganistanie standardem jest szerokość 1,524 mm, a w Iranie 1,435 mm). Podobny problem występuje przy planowaniu ewentualnych połączeń z Pakistanem, gdzie stosowany rozstaw osi wynosi 1,676 mm.

„W powijkach” pozostaje infrastruktura lotnicza. Na 62 porty lotnicze wymienione na stronie internetowej afgańskiego Ministerstwa Transportu i Lotnictwa Cywilnego [4] żaden nie spełnia standardów Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego. Wiele z nich nie ma nawet betonowych pasów. Zgodnie z zamierzeniem do końca 2010 r. dwa porty lotnicze (w Kabulu i Heracie) mają osiągnąć te standardy. Pozostałe porty wymagają naprawy lub budowy pasów startowych, instalacji systemu komunikacji i nawigacji powietrznej, rozwinęcia służb lotniskowych, odpowiedzialnych za ochronę przeciwpożarową i zabezpieczenie medyczne.

Ogromnym potrzebom w zakresie odbudowy, a niekiedy rzeczywistej budowy słabo rozwiniętej infrastruktury transportowej towarzyszą olbrzymie trudności. Spośród przeszkód zidentyfikowanych przez Bank Światowy należy wymienić [5]:

- 1) Słabość instytucjonalną struktur afgańskich odpowiedzialnych za infrastrukturę transportową. Dotyczy to zarówno sfery ludzkiej (brak wykształconych kadr w państwie pogrążonym od trzydziestu lat w konfliktach zbrojnych; problemem pozostaje również nieprzezwycięzalna korupcja), jak i niejasnego podziału kompetencji pomiędzy nimi (np. pomiędzy Ministerstwem Transportu i Lotnictwa Cywilnego, Ministerstwem Robót Publicznych, Ministerstwem Odbudowy Terenów Wiejskich i Rozwoju).
- 2) Niewystarczające fundusze, przeznaczane na rozwój systemu transportowego. Są to głównie środki zachodnich darczyńców, imponujące w liczbach bezwzględnych (na kolejnych międzynarodowych konferencjach darczyńców deklarowano olbrzymie środki na odbudowę Afganistanu. Wymienić tu należy: konferencję w Tokio w 2002 r. – 4 mld USD; konferencję w Berlinie w 2004 r. – 4 mld USD; Londynie w 2006 r. – 10,5 mld USD i Paryżu w 2008 r. – 20 mld USD). Środki te składają się na ustanowiony w maju 2002 r. *Afghanistan Reconstruction Trust Fund*. Doliczyć do nich należy darowizny indywidualne państw (głównie Stanów Zjednoczonych). Część z nich przeznaczana jest na odbudowę systemu transportowego (np. IDA – *International Development Association* do 2007 r. na programy drogowe w Afganistanie przeznaczyło 162 mln USD). Łącznie w latach 2002–2007 zagraniczni darczyńcy na odbudowę systemu transportowego Afganistanu przeznaczyli przeszło 3,3 mld USD. Sam budżet afgański (*National Development Budget*) w dużej mierze jest zależny od zagranicznych darczyńców (np. Ministerstwo Odbudowy Terenów Wiejskich i Rozwoju do 2007 r. wydało 160 mln USD na ok. 7 000 projektów, związanych z infrastrukturą transportową obszarów wiejskich [6]). Budżet afgański pozostaje zresztą skromny, choć dochody budżetowe ciągle wzrastają (w latach 2002/2003 wynosiły one 129 mln USD, rosnąc w latach 2007/2008 do 573 mln USD; od 2002 r. Produkt Narodowy Brutto Afganistanu – PKB wzrósł o przeszło 70%) [6]. W praktyce nawet tak wysokie środki są kroplą w morzu potrzeb.
- 3) Słabo rozwinięty system bankowy oraz obsługa prawna, co opóźnia, a niekiedy nawet uniemożliwia realizację projektów drogowych. W kraju, w którym rząd centralny realnie kontroluje jedynie tereny Kabulu, niejasnością pozostają przepisy prawne, według których mają być przeprowadzane inwestycje. W praktyce często występują lokalne przepisy danego klanu kontrolującego określony obszar Afganistanu.
- 4) Działania wojenne, które nadal toczą się na znacznych połaciach kraju realnie utrudniają proces odbudowy. Występuje tutaj regionalne zróżnicowanie, zależnie od poziomu bezpieczeństwa w danej części Afganistanu. Praktycznie bezpieczne północne tereny, głównie zamieszkane przez Tadżyków i Uzbeków kontrastują z niespokojnymi południowymi i wschodnimi obszarami, zasiedlonymi przez Pasztunów. Ataki na

przemieszczające się drogami konwoje sił koalicji oraz podkładanie ładunków wybuchowych na drogach są codziennością. W codziennej działalności koalicyjnych cywilno–wojskowych Zespołów Odbudowy Prowincji (*Provincial Reconstruction Team – PRT*), których zadaniem jest m.in. wspieranie odbudowy infrastruktury drogowej Afganistanu, pojawiają się nierozwiązywalne dylematy. Autor powyższego artykułu, będąc członkiem polskiego PRT w prowincji Ghazni, przypomina sobie projekt budowy mostu w dystrykcie Jaghatu. Jedną z trosk polskiego zespołu, obok jakości i terminowości afgańskiego kontrahenta, była obawa, czy w toku budowy w przęsła mostu nie zostanie wmurowany ładunek wybuchowy. Po uroczystym otwarciu mostu będzie go można wysadzić w powietrze, w sposób niewzbudzający podejrzeń. Zapobieżenie tej obawie wiązałoby się z zapewnieniem całodobowej ochrony placu budowy, co ze względów bezpieczeństwa było niemożliwe. Jest to tylko jeden z przykładów ilustrujących trudności, z jakimi stykają się osoby odpowiedzialne za odbudowę infrastruktury transportowej w Afganistanie.

W warstwie planistycznej założenia rozwoju Afganistanu, w tym także budowy systemu transportowego są obecnie zawarte w oficjalnym, rządowym dokumencie, jakim jest Strategia Narodowego Rozwoju Afganistanu (*Afghanistan National Development Strategy – ANDS*) na lata 2008 – 2013 [7]. Wytycza ona dziewięć priorytetowych sfer aktywności, jedna z nich została ogólnie nazwana „Drogi”. Każda ze priorytetowych dziedzin została uszeregowana według znaczenia w skali od 120 do 0 punktów. W powyższej skali dziedzina „Drogi” otrzymała ponad 50 punktów i znalazła się po takich, uznanych za ważniejsze sferach, jak: „Rolnictwo”, „Bezpieczeństwo”, „Edukacja”, „Zarządzanie”, „Zdrowie”, „Sektor Prywatny”, a przed „Infrastrukturą (Energia i Woda)” oraz „Ochroną Społeczną”. Regionalne zróżnicowanie Afganistanu sprawiło, że ANDS zawiera mapę kraju z zaznaczeniem, która z powyższych sfer aktywności ma mieć najważniejsze znaczenie w każdej z 34 afgańskich prowincji. Obszar „Drogi” został uznany za najistotniejszy w czterech prowincjach, w północnej i zachodniej części państwa (prowincje: Badakhshan, Bamiyan, Ghor, Sar-e-Pol). Dla porównania obszar „Bezpieczeństwo” uznano za priorytetowy w 17 prowincjach.

Zgodnie z ANDS „strategicznym celem dla sektora transportowego jest posiadanie bezpiecznej, zintegrowanej sieci transportowej, która zapewni połączenia i umożliwi pewny i tani przepływ ludzi i dóbr (...)”. Ma to dać impet dla wzrostu gospodarczego i poziomu zatrudnienia oraz wspomóc integrację Afganistanu z globalną ekonomią. Dotyczy to zwłaszcza obszarów wiejskich, gdyż tradycyjnie rolnictwo pozostaje najważniejszą gałęzią afgańskiej gospodarki (w 2007 r. rolnictwo zapewniało 53% PKB; zubożenie rolnictwa i warunki geograficzne sprawiają, że aż 3,3 mln ludzi, tj. 14% ogółu populacji angażuje się w uprawę makówek, służących do produkcji opium [7]). ANDS wytycza grafik czasowy osiągnięcia celów pośrednich, wytyczonych przed sektorem transportowym; są nimi:

- 1) Wyremontowanie i zapewnienie pełnego utrzymania obwodnic i połączeń drogowych z sąsiednimi państwami. Cel ten miał być osiągnięty do końca 2008 r. i wiązał się ze stworzeniem systemu fiskalnego, pozwalającego na utrzymanie dróg (planowano to uczynić przed końcem 2007 r.). Ostatnie zagadnienie pozostawało kontrowersyjne, gdyż w kraju tak biednym, jak Afganistan wprowadzenie pełnej odpłatności, w postaci bezpośredniego podatku drogowego, dla użytkowników dróg jest w praktyce niemożliwe. W związku z tym rozważano także inne opcje, jak: podatek drogowy, zawarty w cenie paliwa; pobieranie każdorazowych opłat za przejazd danym odcinkiem drogi, zwłaszcza mostami lub wyremontowanymi odcinkami dróg; koncesje udzielane prywatnym firmom na budowę, a następnie utrzymanie drogi, co wiązałoby się z pobieraniem opłat; opłatę pobieraną na remont konkretnej drogi [8]. Z tymi celami związane jest planowane

ulepszenie 5,334 km krajowych i prowincjonalnych dróg oraz ulepszenie i budowa 6,290 km wiejskich dróg.

- 2) Przed końcem 2010 r. osiągnięcie standardów Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego, przez Międzynarodowy Port Lotniczy w Kabulu i Port Lotniczy w Heracie Lotniska w Mazar-i-Sharif, Jalalabadzie i Kandaharze mają być ulepszone przez naprawę pasów startowych, systemu nawigacji i poprawę działalności służb naziemnych. Siedem innych portów lotniczych ma być również ulepszonych tak, aby móc obsługiwać wewnętrzny ruch lotniczy. Jakość usług lotniczych oraz ich cena mają być konkurencyjne na światowym rynku. Planowane jest również stworzenie odpowiednika polskiego Urzędu Lotnictwa Cywilnego w postaci Civil Aviation Authority tak, aby „promować ruch lotniczy w konkurencyjnym środowisku”. Oczekuje się także przyjęcia ramowych regulacji, zachęcających do prywatnych inwestycji, w duchu polityki „otwartego nieba”.
- 3) Zmniejszenie, przed końcem 2010 r., czasu transportu w ruchu tranzytowym przez Afganistan do sąsiednich państw. Cel ten ma być osiągnięty poprzez współpracę graniczną oraz zawieranie multilateralnych i bilateralnych, międzynarodowych umów handlowych i tranzytowych. Postęp w tej dziedzinie został uczyniony, o czym świadczy zawarcie w lipcu 2007 r. tego rodzaju umów z Uzbekistanem i Turkmenistanem. Trwały prace nad podobną umową z Tadżykistanem. Zaczęto również wprowadzać zautomatyzowany system danych potrzebnych służbom celnym do ściągania opłat (system ASYCUDA).

ANDS nakłada na afgański rząd obowiązek priorytetowego traktowania odbudowy infrastruktury transportowej. Główne programy mają dotyczyć:

- a) autostrad o znaczeniu regionalnym i krajowym oraz dróg, będących pod zarządem prowincji afgańskich;
- b) dróg wiejskich;
- c) transportu miejskiego;
- d) lotnictwa cywilnego;
- e) utrzymania systemu transportowego;
- f) transportu publicznego;
- g) rozwoju kolei.

Wiąże się z tym poprawa jakości usług w transporcie oraz instytucjonalne ulepszenie zarządzania projektami rozwojowymi w dziedzinie transportu. Planowane jest stworzenie Międzyministerialnej Grupy Roboczej ds. Transportu (Inter-ministerial Working Group for Transport), której zadaniem będzie koordynowanie inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym, wykraczającym poza granice Afganistanu. Z kolei zdynamizowanie budowy sieci dróg miejskich wymaga przyznania lokalnym społecznościom większego zakresu władzy, a zarazem odpowiedzialności. Także rozwój krajowej i prowincjonalnej sieci dróg ma być koordynowany z lokalnymi władzami.

Interesująco przedstawiają się zamierzenia w zakresie budowy infrastruktury kolejowej. Afganistan, kraj bogaty w takie zasoby naturalne, jak: gaz ziemny, ropa naftowa, węgiel, miedź, chrom, baryty, siarka, ołów, cynk, ruda żelaza, sól, kamienie szlachetne, w praktyce bez posiadania połączeń kolejowych, nie może rozwijać przemysłu wydobywczego zapewniających eksport surowców na rynki zewnętrzne. Rząd afgański rozwija Afganistan Railway Project, zakładający budowę wewnętrznego połączenia kolejowego o długości 1 824 km, łączącego stolicę Kabul z miastem Islam Qala, przez Kandahar i Herat. Ma także podjąć studia nad budową połączeń kolejowych z sąsiednimi państwami.

Wymienione założenia składają się na Strategię Sektora Transportowego (Transport Sector Strategy).

Niewątpliwie można zarzucić ANDS, że zbyt życzeniowo podchodzi do planów rozwoju infrastruktury transportowej Afganistanu. Deklarowanym, ambitnym celem towarzyszy często

ignorowanie złożonej afgańskiej rzeczywistości. Niekiedy odnosi się wrażenie, że ANDS jest pewnego rodzaju dokumentem propagandowym, stworzonym przez władze afgańskie na użytek zagranicznych darczyńców – dostarczycieli kapitału. Niemniej, nie sposób nie zauważyć osiągnięć, jakie w dziedzinie transportu dokonały się w Afganistanie, w ostatnich latach. Do najważniejszych z nich należy zaliczyć:

- odbudowę, ulepszenie lub budowę przeszło 12 200 km dróg. Dotyczy to zwłaszcza obwodnic i połączeń między afgańskimi miastami. Podjęto i niekiedy zakończono pracę nad odbudową takich połączeń drogowych, jak Kabul – Kandahar; Kabul – Doshni; Majdan Shar – Bamyan; Herat – Islama Qala; Taluqan – Kishem; Keshem – Faizabad; Kunduz – Faizabad; Kandahar – Herat; Pul-el Khumri – Balkh – Andkhov; Naiababd – Hairatan; Maimana – Qaisar; Kandahar – Spin Boldak; Doshni – Kunduz – Sher Khan Bandar; Kabul – Jalalabad Torkham – Jalalabad. Wiele z projektów drogowych, dotyczących zwłaszcza połączeń o drugorzędnym znaczeniu, jest realizowanych w ramach programu *National Emergency Employment Program* [9];
- ulepszenie infrastruktury wybranych portów lotniczych (przede wszystkim międzynarodowego portu w Kabulu, ale także lotnisk w Heracie, Mazar-i-Sharif, Jalalabadzie i Kandaharze). Pas startowy w kabulskim porcie udało się zmodernizować dzięki wkładowi Banku Światowego, w ramach projektu *National Transport Rehabilitation Project*. Dzięki temu samemu projektowi odbudowano kluczową autostradę, łączącą Kabul z Kunduzem i granicą tadżycką. Odnowiono także i oddano do użytku w lipcu 2004 r. tunel drogowy na osławionej przełęczy Salang. Znacznie skraca on czas podróży z Kabulu do północnych prowincji państwa.

3. PODSUMOWANIE

To, czy uda się zrealizować ambitne cele ANDS w pewnej mierze zależy od czynników wymykających się spod kontroli władz afgańskich. Toczące się działania wojenne, które z pewnością nasila się latem 2010 r., sprawiają, że na znacznych częściach kraju wystąpi zjawisko swoistego „opóźnienie rozwojowego”. Istnieje realne ryzyko dyferencjacji rozwojowej Afganistanu. Relatywnie dobrze rozwinięte infrastrukturalnie regiony północne i zachodnie sąsiadować będą z niestabilnymi prowincjami południowymi i wschodnimi. Na tym tle przyszłość prowincji Ghazni, za którą od października 2008 r. odpowiada Wojsko Polskie nie rysuje się całkiem źle. Choć jest to prowincja zaliczana do niebezpiecznych części Afganistanu, z licznymi atakami na siły koalicji, to jej atutem jest strategiczna droga Kabul – Kandahar, łącząca północ i południe kraju. Ta strategiczna magistrała, będąca olbrzymim bodźcem rozwojowym dla lokalnej ekonomii, przebiega przez środek prowincji absorbując ruch zarówno pojazdów cywilnych, jak i wojskowych konwojów koalicji. W istocie pierwszoplanowym zadaniem WP w 2010 r. będzie zapewnienie kontroli i bezpieczeństwa na tym kluczowym szlaku komunikacyjnym.

Paradoksalnie, kraj tak opóźniony w rozwoju jak Afganistan jest w pewnej mierze skazany na sukces. Pomimo niesprzyjającej sytuacji wewnętrznej i słabości centralnych władz, wskaźniki wzrostu oraz rozwój infrastrukturalny mogą, do pewnej granicy, jedynie się poprawiać. Świadczą o tym zresztą dane z ostatnich lat. Warunkiem dalszego rozwoju jest jednak ciągła obecność stabilizujących sytuację, międzynarodowych sił wojskowych w Afganistanie.

Bibliografia

1. Strona internetowa Banku Światowego, <http://www.worldbank.org/>.
2. <http://www.ands.gov.af/admin/ands/documents/upload/UploadFolder//NDF%202005%20%20Theme%201%2-%20Accelerating%20Infrastructure%20Development.pdf>.
3. Railway Gazette International z 12.07.2007, http://www.railwaygazette.com/news_view/article/2007/07/7642/afghan_rebuild_underway.html.
4. <http://www.motca.gov.af/airports.htm>.
5. <http://www.worldbank.org/>.
6. Dane ONZ, http://www.unama-afg.org/news/_londonConf/_factsheet/paris-con-factsheet.pdf.
7. Tekst ANDS, <http://www.motca.gov.af/news/2008/doc/ANDS.pdf>.
8. Transport Sector Review, January 2004, <http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/COUNTRIES/SOUTHASIAEXT/EXTSARREGTOPTTRANSPORT/0,,contentMDK:20708754~pagePK:34004173~piPK:34003707~theSitePK:579598,00.html>.
9. Raport Accelerating Infrastructure Development, <http://www.ands.gov.af/documents.asp>.

Recenzent: Dr hab. Leszek Ogiełło, prof. nzw. Uniwersytetu Śląskiego